

На основу члана 46. став 2, члана 48. ст. 1. и 2, члана 51. став 3, члана 71. став 2. и члана 239. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 - др. закон),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК о пружању услуга контроле летења и услуга узбуњивања

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет Правилника

Члан 1.

Овим правилником се прописују начин на који се пружају услуге контроле летења, начин на који се пружају услуге узбуњивања, изрази стандардне фразеологије на енглеском језику и изрази на српском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења, као и врсте података о пруженим услугама који се снимају или чувају на други начин, начин на који се подаци чувају и време на које се снимци и подаци чувају.

Овим правилником се, уз прилагођавање праву Републике Србије, преузимају Секције 7, 8 и 10, као и део Секције 11 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

1) *ADS-C споразум (automatic dependent surveillance - agreement, ADS-C agreement)* је план извештавања који успоставља услове ADS-C извештавања (нпр. подаци који су потребни јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и учесталост ADS-C извештаја морају да буду договорени пре почетка употребе ADS-C при пружању услуга у ваздушном саобраћају);

2) *ADS-C уговор (automatic dependent surveillance - contract, ADS-C contract)* је начин на који се размењују подаци дефинисани ADS-C споразумом између земаљског система и ваздухоплова посредством *data link*, прецизирајући под којим условима се ADS-C извештаји иницирају и какви подаци су садржани у извештају;

3) *аеродром (aerodrome)* је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање и кретање ваздухоплова;

4) *аеродромска контрола летења (aerodrome control tower)* је јединица контроле летења успостављена за пружање услуге контроле летења за аеродромски саобраћај;

5) *аеродромска саобраћајна зона (aerodrome traffic zone)* је ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

6) *аеродромски саобраћај (aerodrome traffic)* је сваки саобраћај на маневарским површинама аеродрома, укључујући и све ваздухоплове који лете у његовој близини;

7) *алтернативни аеродром (alternate aerodrome)* је аеродром према којем ваздухоплов може да настави лет ако даљи лет према аеродрому одредишта није могућ или се не препоручује. Алтернативни аеродроми могу да буду:

(1) *алтернативни аеродром за аеродром полетања (take-off alternate)* је алтернативни аеродром на који ваздухоплов може да слети уколико то постане неопходно непосредно након полетања, а није могуће слетање на аеродром полетања;

(2) *алтернативни аеродром на рути (en-route alternate)* је аеродром на који ваздухоплов

може да слети ако дође до ванредног стања или стања нужде у току лета на рути;

(3) *алтернативни аеродром на рути за ETOPS летове (ETOPS en-route alternate)* је погодан и одговарајући алтернативни аеродром на који ваздухоплов може да слети ако у току ETOPS лета дође до престанка рада мотора, другог ванредног стања или стања нужде;

(4) *алтернативни аеродром за аеродром одредишта (destination alternate)* је алтернативни аеродром према коме ваздухоплов може да настави лет ако слетање на аеродром одредишта није могуће или се не препоручује;

8) *апсолутна висина (altitude)* је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мерено од средњег нивоа мора (MSL);

9) *ATS рута (ATS route)* је рута успостављена за усмеравање протока ваздушног саобраћаја према потребама пружања услуга у ваздушном саобраћају;

10) *база облака (ceiling)* је растојање од тла или воде до доње границе најнижег слоја облака испод 6.000 m (20.000 ft) који покрива више од половине неба;

11) *важећи план лета (current flight plan)* је план лета који садржи све измене настале издавањем накнадних одобрења јединица контроле летења;

12) *ваздухоплов (aircraft)* је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;

13) *ваздухоплов који је изгубио оријентацију (strayed aircraft)* је ваздухоплов који је значајно одступио од намеравања путања лета или који пријављује да је изгубљен;

14) *ваздушни саобраћај (air traffic)* чине сви ваздухоплови који лете или се крећу по маневарским површинама аеродрома;

15) *видљивост (visibility)* у ваздухопловству подразумева веће од следећа два растојања:

(1) највеће растојање са ког се црни објекат погодних димензија, смештен близу земље, може видети и препознати када се посматра наспрам светле позадине;

(2) највеће растојање са ког се у околини могу видети и идентификовати светла јачине 1.000 cd наспрам неосветљене позадине;

16) *визуелни метеоролошки услови (visual meteorological conditions)* су метеоролошки услови изражени као видљивост, удаљеност од облака и база облака, чије су вредности једнаке или веће од утврђених минимума;

17) *висина (level)* је општи појам који се односи на вертикалну позицију ваздухоплова у лету и означава релативну висину, апсолутну висину или ниво лета;

18) *висина крстарења (cruising level)* је одржавана висина лета током значајног дела лета;

19) *VMC* је скраћеница која се употребљава да означи метеоролошке услове за визуелно летење;

20) *вођа ваздухоплова (pilot-in-command)* је пилот који, по правилу, управља ваздухопловом и одговара за лет у целини;

21) *вожење (рулање) (taxiing)* је кретање ваздухоплова по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или оперативном месту сопственим погоном, искључујући полетање и слетање;

22) *VFR* је скраћеница која се употребљава да означи правила визуелног летења;

23) *VFR лет (VFR flight)* је лет изведен у складу са правилима визуелног летења;

24) *граница важења одобрења (clearance limit)* је тачка до које важи одобрење контроле летења издато ваздухоплову;

25) *data link за комуникацију (data link communications)* је систем за комуникацију намењен за размену порука линком за пренос података;

26) *data link за комуникацију контролор-пилот (controller-pilot data link communications, CPDLC)* је систем за комуникацију између контролора летења и пилота који користи линк за пренос података;

27) *Зборник ваздухопловних информација (Aeronautical Information Publication, AIP)* је публикација коју објављује држава или се објављује у име државе и која садржи ваздухопловне информације трајног карактера значајне за ваздушну пловидбу;

28) *ИМС* је скраћеница која се употребљава да означи метеоролошке услове за инструментално летење;

29) *инструментални метеоролошки услови (instrument meteorological conditions)* су метеоролошки услови изражени у терминима видљивости и удаљености од облака и базе облака, чије су вредности мање од минимума утврђених за визуелне метеоролошке услове;

30) *IFR* је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења;

31) *IFR лет (IFR flight)* је лет изведен у складу са правилима инструменталног летења;

32) *јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају - ATS јединица (air traffic services unit - ATS unit)* је општи назив који може да упућује на јединице које пружају услуге контроле летења, услуге информисања ваздухоплова у лету, услуге узбуђивања или саветодавне услуге;

33) *јединица контроле летења (air traffic control unit)* је општи термин који значи различито, центар обласне контроле летења, јединицу прилазне контроле летења или аеродромску контролу летења;

34) *комуникација ваздух-земља (air-ground communication)* је двосмерна комуникација између ваздухоплова и станица на земљи;

35) *контролисана зона (control zone)* је контролисани ваздушни простор који се простире од земље до одређене горње границе;

36) *контролисана област (control area)* је контролисани ваздушни простор који се простире нагоре од одређене границе изнад земље;

37) *контролисани аеродром (controlled aerodrome)* је аеродром на коме се пружа услуга контроле летења за аеродромски саобраћај, независно од постојања контролисане зоне;

38) *контролисани ваздушни простор (controlled airspace)* је ваздушни простор одређених димензија у коме се пружају услуге контроле летења у складу са класификацијом ваздушног простора;

39) *контролисани лет (controlled flight)* је сваки лет који подлеже одобрењу контроле летења;

40) *курс ваздухоплова (heading)* је угао између уздужне осе ваздухоплова и правца севера (правог, магнетног, компасног или мрежног севера), изражен у степенима;

41) *линија пута (track)* је пројекција путање ваздухоплова на земљиној површини, чији је смер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на север (прави, магнетни или мрежни);

42) *маневарска површина (manoeuvring area)* је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;

43) *неидентификовани ваздухоплов (unidentified aircraft)* је уочени или пријављени ваздухоплов који лети у одређеној области, али чији идентитет није утврђен;

44) *ниво лета (flight level, FL)* је површина константног атмосферског притиска која се одређује у односу на утврђену стандардну вредност притиска (1013,2 hPa), одвојена од других таквих површина одређеним интервалима притиска;

45) *обласна контрола летења (area control centre, ACC)* је јединица контроле летења успостављена ради пружања услуга контроле летења за контролисане летове унутар контролисаних области које су под њеном надлежношћу;

46) *област информисања ваздухоплова у лету (flight information region, FIR)* је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету и узбуђивања;

47) *одобрење контроле летења (air traffic control clearance)* је одобрење ваздухоплову за наставак лета под условима које је утврдила надлежна јединица контроле летења;

48) *одобрење наредне јединице контроле летења (downstream clearance)* је одобрење које је ваздухоплову издала јединица контроле летења која није тренутно надлежна за тај ваздухоплов;

49) *оператер ваздухоплова (operator)* је свако правно или физичко лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова;

50) *оперативно место (operating site)* је место одабрано од стране оператера или вође ваздухоплова за слетање, полетање и/или преношење спољашњег терета;

51) *план лета (flight plan)* је скуп података и информација о намераваном лету или делу лета ваздухоплова, који се достављају јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

52) *површина за кретање ваздухоплова (movement area)* је део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе/платформи;

53) *полетно-слетна стаза (runway)* је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на копну која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова;

54) *праг полетно-слетне стазе (threshold)* је почетак оног дела полетно-слетне стазе који се користи за слетање;

55) *предвиђено време доласка (estimated time of arrival)*:

(1) за *IFR* летове, то је предвиђено време доласка ваздухоплова изнад одређене тачке која је одређена навигационим средствима, од које почиње поступак инструменталног прилажења или, ако таква средства не постоје на датом аеродрому, то је предвиђено време доласка ваздухоплова изнад аеродрома,

(2) за *VFR* летове, то је предвиђено време доласка изнад аеродрома;

56) *прелазна апсолутна висина (transition altitude)* је висина на којој или испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава као апсолутна висина;

57) *прелазни ниво (transition level)* је најнижи употребљиви ниво лета изнад прелазне апсолутне висине;

58) *прелазни слој (transition layer)* је ваздушни простор између прелазне апсолутне висине и прелазног нивоа;

59) *препрека (obstacle)* означава све фиксне (привремене или сталне) и покретне објекте или њихове делове, који:

- су смештени на површини намењеној за кретање ваздухоплова по тлу, или
- надвишавају дефинисане површи намењене за заштиту ваздухоплова у лету, или
- се налазе изван тих дефинисаних површи и који су оцењени као опасни за ваздушну пловидбу;

60) *релативна висина (height)* је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се може сматрати тачком, мерено од одређене равни;

61) *RVSM (reduced vertical separation minimum)* ваздушни простор означава ваздушни простор од *FL 290* до *FL 410*, укључујући оба нивоа лета, у коме се примењују смањене норме вертикалног раздвајања;

62) *саветодавне услуге у ваздушном саобраћају (air traffic advisory service)* су услуге које се пружају унутар саветодавног ваздушног простора да би се обезбедило раздвајање, до степена до којег је то изводљиво, између ваздухоплова који лете по *IFR* плановима лета;

63) *сегмент руте (route segment)* је рута или део руте на којој се обично лети без међуслетања;

64) *специјални VFR лет (special VFR flight)* је *VFR* лет одобрен од стране контроле летења за летење у контролисаној зони, кад су метеоролошки услови испод услова прописаних за визуелно летење;

65) *тачка јављања (reporting point)* је утврђена географска позиција у односу на коју је могуће дати извештај о позицији ваздухоплова;

66) *тачка преласка (change-over point)* означава тачку на којој се очекује да пилот ваздухоплова који лети дуж дела *ATS* руте који је одређен у односу на *VOR* уређај, своју примарну навигациону референцу подешава на следећи навигациони уређај који се налази испред ваздухоплова;

67) *тачка примопредаје (transfer of control point)* је одређена тачка на путањи лета ваздухоплова, на којој се одговорност за пружање услуге контроле летења преноси са једне јединице контроле летења на другу или са једног контролора летења на другог;

68) *услуге узбуњивања (alerting service)* су услуге које се пружају у сврху обавештавања надлежних организација о ваздухоплову у стању нужде, ради покретања акције трагања и спасавања и пружања помоћи тим организацијама, ако је то потребно;

69) *услуге контроле летења (air traffic control service)* су услуге које се пружају ради:

(1) спречавања судара:

- између ваздухоплова; и

- на маневарским површинама између ваздухоплова и препрека; и

(2) обезбеђивања експедитивности и уредности протока ваздушног саобраћаја;

70) *услуге у ваздушном саобраћају (air traffic service, ATS)* је општи назив који може да упућује на услуге информисања ваздухоплова у лету, услуге узбуњивања, саветодавне услуге у ваздушном саобраћају или услуге контроле летења (обласна, прилазна или аеродромска контрола летења);

71) *QFE* је кодна ознака за вредност атмосферског притиска на надморској висини аеродрома или на прагу полетно-слетне стазе;

72) *QNH* је кодна ознака за вредност атмосферског притиска сведеног на средњи ниво мора по стандардној атмосфери.

Пружалац услуга у ваздушном саобраћају

Члан 3.

Услуге у ваздушном саобраћају пружа пружалац услуга у ваздушном саобраћају који испуњава услове прописане законом којим се уређује ваздушни саобраћај и услове прописане прописом којим се уређује начин издавања и важења сертификата за пружање услуга у ваздушној пловидби.

Врсте услуга у ваздушном саобраћају

Члан 4.

У ваздушном саобраћају се пружају следеће врсте услуга:

1) услуге контроле летења;

2) услуге информисања ваздухоплова у лету;

3) услуге узбуњивања;

4) саветодавне услуге.

Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају

Члан 5.

Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају су:

1) спречавање судара између ваздухоплова;

2) спречавање судара између ваздухоплова на маневарској површини и ваздухоплова и препрека на тој површини;

3) обезбеђивање експедитивности и одржавање редовности протока ваздушног саобраћаја;

4) пружање информација и савета који су од користи за безбедно и ефикасно летење;

5) обавештавање надлежних организација о ваздухоплову којем је потребно трагање и спасавање и, по потреби, пружање помоћи тим организацијама.

Координација између оператора ваздухоплова и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају

Члан 6.

У остваривању циљева из члана 5. овог правилника јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (у даљем тексту: *ATS* јединица) узима у обзир захтеве оператора ваздухоплова у складу са прописом којим се уређује обављање делатности у ваздушном саобраћају и пружа оператерима ваздухоплова или њиховим овлашћеним представницима информације у циљу извршавања њихових обавеза.

Ако то захтева оператер ваздухоплова, поруке које је примила *ATS* јединица, а које се односе на лет ваздухоплова коме се пружају услуге контроле летења (укључујући извештаје о позицији ваздухоплова), стављају се, кад год је то могуће, на располагање оператеру ваздухоплова или његовом овлашћеном представнику, у складу са успостављеним процедурама.

II. УСЛУГЕ КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА

Организовање пружања услуга контроле летења

Члан 7.

Пружање услуга контроле летења се организује на следећи начин:

- 1) обласна контрола летења се обавља из центра контроле летења или из јединице прилазне контроле летења ако центар контроле летења није успостављен;
- 2) прилазна контрола летења се обавља из посебне јединице или из јединице аеродромске контроле летења или обласне контроле летења;
- 3) аеродромска контрола летења се обавља из посебне јединице која се налази, по правилу, на аеродромском торњу.

На контролисаним аеродромима услуге контроле летења на маневарским површинама могу да буде независне или да их обавља јединица аеродромске контроле летења.

Надлежност за пружање услуга контроле летења

Члан 8.

За пружање услуга контроле летења ваздухоплову, у сваком тренутку, надлежна је само једна јединица контроле летења.

Надлежност за пружање услуга контроле летења ваздухоплову или групи ваздухоплова се на тактичком нивоу може делегирати са једне на другу јединицу контроле летења на начин и у време који је договорен између те две јединице и под условом да су са тим упознате све остале заинтересоване јединице контроле летења.

Примена

Члан 9.

Услуге контроле летења се пружају:

- 1) свим *IFR* летовима у ваздушном простору класе *A*, *B*, *C*, *D* и *E*;
- 2) свим *VFR* летовима у ваздушном простору класе *B*, *C* и *D*;
- 3) свим специјалним *VFR* летовима;
- 4) целокупном саобраћају на контролисаним аеродромима.

Пружање услуга контроле летења

Члан 10.

У циљу пружања услуга контроле летења јединица контроле летења мора да:

- 1) располаже информацијама о намераваном кретању или променама кретања сваког ваздухоплова, као и тренутним информацијама о стварном положају сваког ваздухоплова;
- 2) утврди из добијених информација међусобни положај познатих ваздухоплова;

3) издаје одобрења и информације у циљу спречавања судара ваздухоплова у својој надлежности и у циљу експедитивности и одржавања редовности протока ваздушног саобраћаја;

4) координира, по потреби, издавање одобрења са другим јединицама контроле летења:

(1) када би, у супротном, ваздухоплов могао да угрози саобраћај у надлежности друге јединице;

(2) пре него што преда надлежност над ваздухопловом другим јединицама.

Примена норми раздвајања

Члан 11.

Одобрења која издаје јединица контроле летења обезбеђују примену норми раздвајања између:

1) свих летова у ваздушном простору класе *A* и *B*;

2) *IFR* летова у ваздушном простору класе *C*, *D* и *E*;

3) *IFR* и *VFR* летова у ваздушном простору класе *C*;

4) *IFR* летова и специјалних *VFR* летова;

5) специјалних *VFR* летова, ако другачије није одредио пружалац услуга у ваздушном саобраћају.

Изузетно од става 1. овог члана, за *IFR* летове у ваздушном простору класа *D* и *E* који се обављају дању у визуелним метеоролошким условима, за посебан део лета испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) током пењања или понирања, пилот ваздухоплова може самостално да врши раздвајање ако се са тим сложи пилот другог ваздухоплова и уз одобрење надлежне *ATS* јединице.

Вертикално и хоризонтално раздвајање

Члан 12.

Осим у случају када се у близини аеродрома примењују смањене норме раздвајања, јединица контроле летења врши раздвајање на један од следећих начина:

1) вертикално раздвајање - добијено додељивањем ваздухопловима различитих висина изражених у нивоима лета из табеле нивоа крстарења или у апсолутним висинама, у зависности од примене прописаних поступака подешавања висиномера, осим када је другачије наведено у одговарајућем *AIP* или одобрењу јединице контроле летења;

2) хоризонтално раздвајање - добијено обезбеђивањем:

(1) раздвајања по дужини, одржавањем интервала између ваздухоплова који лете истим, конвергентним или супротним путањама, израженим у времену или раздаљини; или

(2) раздвајања по ширини (бочно раздвајање), одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима.

Табела нивоа крстарења из става 1. тачка 1) овог члана је дата у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Висина лета ваздухоплова

Члан 13.

Висина лета ваздухоплова у близини аеродрома изражава се апсолутним висинама ако се ваздухоплов налази на или испод прелазне апсолутне висине, а нивоима лета ако се ваздухоплов налази на или изнад прелазног нивоа.

За време проласка кроз прелазни слој висина лета ваздухоплова изражава се нивоима лета ако је ваздухоплов у пењању, односно апсолутним висинама ако је ваздухоплов у понирању.

Висина лета ваздухоплова на рути изражава се нивоима лета на или изнад минималног нивоа лета или апсолутним висинама ако се ваздухоплов налази испод минималног нивоа лета.

Прелазне апсолутне висине на аеродромима и минимални нивои лета на рути утврђују се и објављују у Зборнику ваздухопловних информација, док прелазни ниво за аеродроме утврђује надлежна јединица контроле летења на основу важећег *QNH* притиска на аеродромима.

Норме раздвајања

Члан 14.

Избор норми раздвајања ваздухоплова ради њихове примене у оквиру одређеног дела ваздушног простора врши пружалац услуга у ваздушном саобраћају, уз сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

За саобраћај који прелази из једног ваздушног простора у други, као и на рутама које су ближе заједничкој граници ваздушних простора у односу на раздвајање ваздухоплова које се примењује у датим околностима, утврђивање норми за раздвајања ваздухоплова се врши на основу договора пружалаца услуга у ваздушном саобраћају надлежних за те ваздушне просторе.

Пружалац услуга у ваздушном саобраћају је дужан да са утврђеном нормом раздвајања ваздухоплова и областима њене примене упозна:

1) одговарајуће *ATS* јединице;

2) пилоте и оператере ваздухоплова путем Зборника ваздухопловних информација, ако се раздвајање заснива на летењу ваздухоплова по дефинисаним навигационим средствима или употребом дефинисаних навигационих техника.

Ближа упутства за утврђивање норми раздвајања ваздухоплова дата су у *ICAO* Документу *PANS-ATM* број 4444 (Поступци за пружање услуга у ваздушној пловидби - Управљање ваздушним саобраћајем), који је доступан на званичној интернет страници Међународне организације цивилног ваздухопловства (*ICAO*).

Минималне норме вертикалног раздвајања

Члан 15.

Минималне норме вертикалног раздвајања су:

1) 300 *m* (1.000 *ft*) до и укључујући ниво лета *FL* 410;

2) 600 *m* (2.000 *ft*) изнад нивоа лета *FL* 410.

Изузетно од става 1. тачка 1) овог члана, минимална норма вертикалног раздвајања износи 600 *m* (2.000 *ft*) у следећим случајевима:

1) у случају суспензије *RVSM* ваздушног простора;

2) у случају раздвајања ваздухоплова који лети унутар *RVSM* ваздушног простора и:

(1) *RVSM* неатестираног ваздухоплова;

(2) *RVSM* атестираног ваздухоплова који је из било ког разлога изгубио *RVSM* статус (прекид радио-везе, квар дела опреме, јака турбуленција итд);

(3) ваздухоплова који лете у групи.

Норме раздвајања у случајевима нужде

Члан 16.

Ако у случају ваздухоплова у нужди није могуће обезбедити хоризонталне норме раздвајања, јединица контроле летења примењује вертикалне норме раздвајања, које износе половину вертикалних норми раздвајања у том делу ваздушног простора.

У случају из става 1. овог члана, посада ваздухоплова на који се раздвајање односи добија информације о примени раздвајања у случају нужде, о стварном минимуму раздвајања, као и битне информације о саобраћају.

Одобрење јединице контроле летења

Члан 17.

Одобрење јединице контроле летења се заснива искључиво на захтевима за пружање услуга контроле летења.

Одобрење контроле летења се издаје пре почетка контролисаног лета или дела лета који се одвија као контролисани лет.

Одобрење контроле летења се захтева подношењем плана лета надлежној јединици контроле летења.

У случају да одобрење контроле летења није прихватљиво, вођа ваздухоплова о томе обавештава надлежну јединицу контроле летења.

У случају из става 4. овог члана, јединица контроле летења издаје измењено одобрење, ако је то изводљиво.

Ако је затражио одобрење које укључује приоритет, вођа ваздухоплова на захтев надлежне јединице контроле летења образлаже разлоге за захтевање приоритета.

Ако се пре полетања очекује, у зависности од количине расположивог горива и могуће промене одобрења контроле летења, да ће се током лета донети одлука да се лет настави до другог аеродрома одредишта, вођа ваздухоплова о томе обавештава надлежну јединицу контроле летења у циљу промене података из плана лета о измењеној рути (ако је позната) и одредишту.

На контролисаном аеродрому ваздухоплов не сме да се креће по маневарској површини без одобрења аеродромске контроле летења, а посада ваздухоплова мора да поступа по упутствима аеродромске контроле летења.

Одобрење за трансонични лет

Члан 18.

Одобрење контроле летења за фазу трансоничног убрзања суперсоничног лета продужава се најмање до краја те фазе.

Одобрење контроле летења које се односи на смањење убрзања и снижавање током преласка ваздухоплова са суперсоничне на субсоничну брзину мора да омогући неометан прелазак најмање током трансоничне фазе.

Садржај одобрења контроле летења

Члан 19.

Одобрење контроле летења садржи:

- 1) идентификацију ваздухоплова која је приказана у плану лета;
- 2) границу важења одобрења;
- 3) планирану путању;
- 4) нивое лета током читаве руте или њеног дела, као и промене нивоа ако се захтевају;
- 5) све друге неопходне информације и инструкције о другим питањима, као што су маневрисање током прилажења или одласка, комуникација и време важења одобрења.

Обавеза понављања одобрења и информација везаних за безбедност

Члан 20.

Посада ваздухоплова понавља контролору летења делове одобрења који се односе на безбедност, као и инструкције које су пренете гласом, при чему следеће делове одобрења увек понавља:

- 1) одобрења контроле летења за руту;
- 2) одобрења и инструкције за улазак, слетање, полетање, чекање испред, прелазак, вожење и окретање на полетно-слетној стази;

3) полетно-слетну стазу у употреби, подешавање висиномера, SSR кодове, додељене канале за комуникацију, инструкције о висини, курсу и брзини;

4) прелазне нивое, било да их је издао контролор или се налазе у *ATIS* емисијама.

Одобрења или инструкције које нису наведене у ставу 1. овог члана, укључујући условна одобрења и инструкције за вожење по земљи, посада ваздухоплова понавља или потврђује на начин који јасно показује да су схваћене и да ће по њима поступити.

Након што саслуша поновљено одобрење или инструкцију како би се уверио да их је посада ваздухоплова исправно потврдила, контролор летења одмах коригује евентуална одступања која је уочио приликом понављања.

Гласовно понављање *CPDLC* порука није обавезно, осим ако пружалац услуга у ваздушном саобраћају није другачије одредио.

Координација одобрења

Члан 21.

Јединице контроле летења међусобно координирају у вези са одобрењем контроле летења тако да цела рута ваздухоплова или њен део буду покривени, на начин прописан у ст. 2-7. овог члана.

Ваздухоплову се издаје одобрење за целу руту до аеродрома првог намераваног слетања, и то:

1) ако је могуће, пре полетања, одобрења се координирају између свих јединица контроле летења у чију ће надлежност ваздухоплов доћи; или

2) ако се са сигурношћу може очекивати да ће претходна координација бити извршена између јединица контроле летења у чију ће надлежност ваздухоплов доћи.

Ако координација из става 2. овог члана није постигнута или се не очекује, ваздухоплову се издаје одобрење само до оне тачке за коју постоји координација.

Пре доласка до тачке за коју постоји координација или на тој тачки, надлежна јединица контроле летења издаје ваздухоплову наредно одобрење или, ако је потребно, инструкције за чекање на рути.

Ако је тако наложила *ATS* јединица, посада ваздухоплова контактира наредну јединицу контроле летења да би добила одобрење пре доласка на тачку примопредаје, на следећи начин:

1) посада ваздухоплова одржава неопходну двосмерну комуникацију са тренутно надлежном јединицом контроле летења током прибављања наредног одобрења;

2) одобрење издато као наредно одобрење мора да буде као такво јасно препознатљиво пилоту;

3) осим ако је координисано, наредно одобрење не сме да утиче на првобитни профил лета ваздухоплова у било ком ваздушном простору, осим у ваздушном простору јединице контроле летења која је одговорна за издавање наредног одобрења.

Ако се планира полетање са аеродрома унутар једне контролисане области и улазак у другу контролисану област у оквиру 30 минута или у оквиру другог временског периода који је усаглашен између одговарајућих јединица контроле летења, координација са наредном јединицом контроле летења се успоставља пре него што се изда одобрење за полетање.

Ако посада ваздухоплова има намеру да напусти једну контролисану област да би летела изван контролисаног ваздушног простора, а затим да поново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одобрење од тачке полетања до аеродрома првог намераваног слетања, при чему такво одобрење или измена одобрења важе само за оне делове лета који се одвијају унутар контролисаног ваздушног простора.

Придржавање плана лета

Члан 22.

Изузев у случајевима прописаним у чл. 23. и 25. овог правилника, посада ваздухоплова се придржава важећег плана лета или одговарајућег дела важећег плана лета који је поднет за контролисани лет, осим:

1) ако је упућен захтев за измену плана лета и добијено одобрење од надлежне јединице контроле летења; или

2) ако је настало стање нужде које захтева хитну реакцију посаде ваздухоплова.

У случају из става 1. тачка 2) овог члана, посада ваздухоплова обавештава, чим то околности дозволе, надлежну јединицу контроле летења о предузетој радњи и о томе да је она предузета због стања нужде.

Осим ако је другачије наложила надлежна јединица контроле летења, ваздухоплови који лете у контролисаном ваздушном простору морају да, кад год је то могуће:

1) лете дуж одређене централне линије *ATS* руте, ако се налазе на утврђеној *ATS* рути; или

2) лете директно између навигационих уређаја и/или тачака које одређују ту руту.

Осим ако је другачије наложила надлежна јединица контроле летења, ваздухоплов који лети дуж сегмента *ATS* руте који је одређен у односу на *VOR* уређај, приликом прелета *VOR* уређаја подешава своју примарну навигациону референцу на *VOR* уређај који се налази испред њега или, ако је то изводљиво, на тачки преласка на следеће навигационо средство, а о евентуалним одступањима посада ваздухоплова обавештава надлежну јединицу контроле летења.

Ненамераване измене плана лета

Члан 23.

У случају да ваздухоплов током контролисаног лета ненамерно одступи од важећег плана лета, предузимају се следеће мере:

1) ако ваздухоплов одступи од путање лета, посада ваздухоплова без одлагања предузима радње да коригује курс како би се ваздухоплов вратио на путању лета што је пре могуће;

2) ако просечна стварна брзина на нивоу крстарења између тачака извештавања одступа или се очекује да ће одступати за $\pm 5 \%$ од стварне брзине наведене у плану лета, посада ваздухоплова о томе обавештава надлежну *ATS* јединицу;

3) ако се у процени времена доласка на следећу тачку јављања, границу области информисања ваздухоплова у лету или аеродром одредишта, у зависности шта је ближе, одступи за више од три минута у односу на време које је пријављено *ATS* јединици или за неку другу вредност одређену *ICAO* регионалним споразумом, измењено предвиђено време се пријављује надлежној *ATS* јединици чим је то могуће;

4) ако се примењује *ADS-C* споразум, *ATS* јединица се одмах обавештава посредством *data link* кад се дешавају промене изван граничних вредности утврђених *ADS-C* уговором.

Намеравање измене плана лета

Члан 24.

Захтев за измену плана лета садржи следеће податке:

1) ако се мења ниво крстарења: идентификацију ваздухоплова; тражени нови ниво крстарења и брзину крстарења на том нивоу; измењено предвиђено време доласка на границу наредне области информисања ваздухоплова у лету;

2) ако се мења рута:

(1) у случају непромењеног одредишта: идентификацију ваздухоплова; правила по којима се лет одвија; податке о новој рути који укључују релевантне податке из плана

лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана измена руте; измењено предвиђено време; остале значајне информације;

(2) у случају промењеног одредишта: идентификацију ваздухоплова; правила по којима се лет одвија; податке о измењеној рути до новог аеродрома одредишта који укључују релевантне податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана измена руте; измењено предвиђено време; алтернативне аеродроме; остале значајне информације.

Утицај погоршања времена на измену плана лета

Члан 25.

Ако је очигледно да лет у *VMC* условима није могуће обавити у складу са важећим планом лета, посада ваздухоплова на *VFR* лету који се одвија као контролисани лет предузима једну од следећих мера:

1) захтева од надлежне јединице контроле летења измену одобрења како би се ваздухоплову омогућило да настави лет у *VMC* условима до аеродрома одредишта или алтернативног аеродрома или напушта ваздушни простор за који је захтевано одобрење јединице контроле летења; или

2) ако није могуће добити одобрење из тачке 1) овог става, наставља лет у *VMC* условима и обавештава надлежну јединицу контроле летења о предузетој мери, било да напушта ваздушни простор у коме лети или да слеће на најближи погодан аеродром; или

3) ако лети унутар контролисане зоне, захтева одобрење да лети као специјалан *VFR* лет; или

4) захтева одобрење да лети по *IFR* правилима.

Извештај о позицији

Члан 26.

Осим ако другачије наложи надлежна јединица контроле летења, посада ваздухоплова који обавља контролисани лет доставља надлежној јединици контроле летења, што је пре могуће, време доласка и висину изнад сваке обавезне тачке јављања, као и друге захтеване информације.

Извештај о позицији се на исти начин доставља и за друге тачке на рути на захтев надлежне јединице контроле летења.

Ако не постоје утврђене тачке јављања, извештај о позицији се даје у интервалима које одреди надлежна јединица контроле летења.

У случају контролисаног лета ваздухоплова који преноси извештаје о позицији посредством *data link*, посада ваздухоплова даје гласовне информације о позицији само на захтев надлежне јединице контроле летења.

Напуштање простора у коме се пружају услуге контроле летења

Члан 27.

Изузев у случају слетања на контролисани аеродром, посада ваздухоплова која обавља контролисани лет обавештава надлежну јединицу контроле летења о напуштању простора у коме се пружају услуге контроле летења.

Комуникација

Члан 28.

У случају контролисаног лета, посада ваздухоплова стално слуша гласовну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и успоставља, по потреби, двосмерну комуникацију са надлежном јединицом контроле летења.

Ако је ваздухоплов део аеродромског саобраћаја на контролисаном аеродрому, посада ваздухоплова успоставља двосмерну комуникацију са надлежном јединицом контроле летења, осим ако је пружалац услуга у ваздушном саобраћају одредио другачија правила комуникације.

Посада ваздухоплова стално слуша гласовну комуникацију ваздух-земља и ако је успостављен *data link* за комуникацију контролор-пилот (*CPDLC*).

Ближа упутства о поступању у случају прекида комуникације дата су у Анексу 10 (Део II) Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству (Чикаго 1944.) и ICAO Документу PANS-ATM број 4444 (Поступци за пружање услуга у ваздушној пловидби - Управљање ваздушним саобраћајем).

Употреба израза при пружању услуга контроле летења

Члан 29.

Приликом пружања услуга контроле летења користе се изрази стандардне фразеологије на енглеском језику.

Изрази стандардне фразеологије на енглеском језику се користе у складу са међународним стандардима и међународном препорученом праксом из Анекса 10 (Део II) Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и ICAO Документа PANS-ATM број 4444 (Поступци за пружање услуга у ваздушној пловидби - Управљање ваздушним саобраћајем).

Изузетно од става 1. овог члана, услуге контроле летења које се пружају домаћем ваздухоплову који лети по правилима оперативног ваздушног саобраћаја могу да се пружају на српском језику.

Основни изрази на српском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења дати су у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Употреба временског система

Члан 30.

Приликом пружања услуга општем ваздушном саобраћају, пружалац услуга у ваздушном саобраћају користи искључиво Координирано универзално време (*UTC*).

III. УСЛУГЕ УЗБУЊИВАЊА

Примена

Члан 31.

ATS јединица пружа услуге узбуњивања:

- 1) свим ваздухопловима којима се пружају услуге контроле летења;
- 2) у мери у којој је то изводљиво, свим другим ваздухопловима који су поднели план лета или су на неки други начин познати *ATS* јединици;
- 3) сваком ваздухоплову за који се зна или се верује да се над њим врше радње незаконитог ометања.

Надлежна *ATS* јединица је централна тачка за прикупљање свих информација које су од значаја за ваздухоплов у стању нужде унутар области информисања ваздухоплова у лету или контролисане области, као и за прослеђивање тих информација одговарајућем спасилачко-координационом центру.

Ако се ваздухоплов у стању нужде налази у надлежности аеродромске контроле летења или прилазне контроле летења, *ATS* јединица без одлагања обавештава обласну контролу летења.

Изузетно од става 3. овог члана, ако хитност ситуације то захтева, аеродромска контрола летења или прилазна контрола летења прво обавештавају одговарајуће локалне службе које могу да пруже брзу помоћ.

Обавештавање спасилачко-координационог центра

Члан 32.

ATS јединица обавештава спасилачко-координациони центар одмах након што се ваздухоплов нађе у стању нужде у складу са следећим фазама:

- 1) фаза неизвесности (*INCERFA*);
- 2) фаза узбуне (*ALERFA*);
- 3) фаза опасности (*DETRESFA*).

Фаза неизвесности (*INCERFA*) наступа:

1) ако није успостављена комуникација са посадом ваздухоплова у периоду од 30 минута од тренутка кад се очекивало успостављање комуникације или од времена првог неуспелог покушаја успостављања комуникације, у зависности од тога шта је наступило раније; или

2) ако ваздухоплов није слетео 30 минута после предвиђеног времена доласка које је последње јављено или које је прорачунато од стране надлежне ATS јединице, у зависности од тога шта је наступило касније, осим у случајевима кад не постоји сумња у безбедност ваздухоплова и путника.

Фаза узбуне (*ALERFA*) наступа:

1) после фазе неизвесности, ако нису успели даљи покушаји успостављања комуникације са посадом ваздухоплова или ако нису успели сви покушаји да се добију информације о ваздухоплову из релевантних извора; или

2) ако ваздухоплов коме је одобрено слетање није слетео у року од пет минута од предвиђеног времена слетања, а комуникација са посадом ваздухоплова није обновљена; или

3) ако је примљена информација која указује да је оперативна способност ваздухоплова умањена, али не у мери да је извесно принудно слетање, осим ако постоје докази који смањују сумњу да је угрожена безбедност ваздухоплова и путника; или

4) ако се зна или се верује да је ваздухоплов предмет радњи незаконитог ометања.

Фаза опасности (*DETRESFA*) наступа:

1) после фазе узбуне, ако нису успели даљи покушаји успостављања комуникације и ако нису успели свеобухватнији покушаји да се добију информације, што указује на вероватноћу да је ваздухоплов у нужди; или

2) ако се претпоставља да је гориво у ваздухоплову потрошено или није довољно да ваздухоплов безбедно слети; или

3) ако је примљена информација која указује да је умањена оперативна способност ваздухоплова у мери да је извесно принудно слетање; или

4) ако је примљена информација или се верује да је ваздухоплов покушао или покушава принудно да слети, осим ако се верује да ваздухоплов и путници нису озбиљно и непосредно угрожени и не захтевају неодложну помоћ.

Садржај извештаја ATS јединице

Члан 33.

Извештај који надлежна ATS јединица доставља спасилачко-координационом центру садржи следеће податке:

- 1) ознаку фазе узбуњивања (*INCERFA*, *ALERFA* или *DETRESFA*);
- 2) назив организације и име лица које непосредно доставља извештај;
- 3) природу стања нужде;
- 4) значајне податке из плана лета;
- 5) ATS јединицу која је последња успоставила контакт са ваздухопловом, време и средства која су коришћена;
- 6) последњи извештај о позицији и начин на који је она утврђена;
- 7) боју и карактеристичне ознаке ваздухоплова;

- 8) податке о опасном терету;
- 9) предузете акције;
- 10) број лица у ваздухоплову, ако је познат;
- 11) опрему за спасавање у ваздухоплову;
- 12) друге значајне напомене.

Поред извештаја из става 1. овог члана, надлежна *ATS* јединица доставља спасилачко-координационом центру све корисне додатне информације које могу да утичу на ток операције трагања и спасавања, као и информацију о престанку стања нужде.

ATS јединица доставља све информације из става 1. овог члана оператеру ваздухоплова без одлагања, увек када је то изводљиво.

Пружалац услуга у ваздушној пловидби омогућава спасилачко-координационом центру увид у записе радио-веза између надлежне *ATS* јединице и посаде ваздухоплова, као и радарске записе.

Информације ваздухопловима у близини ваздухоплова који је у стању нужде

Члан 34.

Ако утврди да се ваздухоплов налази у стању нужде, *ATS* јединица, што је пре могуће, о природи нужде обавештава друге ваздухоплове који се налазе у његовој близини.

Изузетно од става 1. овог члана, ако зна или верује да се над ваздухопловом врши радња незаконитог ометања, *ATS* јединица не сме да износи природу ванредне ситуације у *ATS* комуникацији ваздух-земља, осим ако је то прво учинио ваздухоплов над којим се врши радња незаконитог ометања и ако је сигурна да тиме неће погоршати ситуацију.

IV. СТАЊЕ НУЖДЕ, ГУБИТАК ОРИЈЕНТАЦИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА, НЕИДЕНТИФИКОВАНИ ВАЗДУХОПЛОВ И НЕЗАКОНИТО ОМЕТАЊЕ

Услуге ваздухоплову који се налази у стању нужде

Члан 35.

У случају да зна или претпоставља да се ваздухоплов налази у стању нужде, укључујући и радње незаконитог ометања, *ATS* јединица пружа помоћ и даје приоритет таквом ваздухоплову у односу на остале ваздухоплове.

Ако се догоди радња незаконитог ометања ваздухоплова или се на њу посумња, *ATS* јединица одмах реагује на захтев посаде ваздухоплова, континуирано преноси информације од значаја за безбедно извршење лета и предузима све потребне радње у циљу убрзања извршења свих фаза лета, а нарочито безбедног слетања ваздухоплова.

Ако се догоди радња незаконитог ометања ваздухоплова или се на њу посумња, *ATS* јединица одмах обавештава надлежне службе у складу са успостављеним процедурама и размењује неопходне информације са оператером ваздухоплова или његовим овлашћеним представником.

Губитак оријентације ваздухоплова

Члан 36.

Одмах по сазнању о губитку оријентације ваздухоплова, надлежна *ATS* јединица предузима мере из ст. 2. и 4. овог члана, како би помогла безбедном лету ваздухоплова.

Ако је позиција ваздухоплова непозната, надлежна *ATS* јединица предузима следеће мере:

- 1) покушава да успостави двосмерну комуникацију са ваздухопловом, ако та комуникација не постоји;
- 2) употребљава сва расположива средства да утврди његову позицију;

3) информише остале *ATS* јединице у чијем простору надлежности је ваздухоплов изгубио оријентацију или је могао да је изгуби, узимајући у обзир све факторе који су могли да утичу на навигацију ваздухоплова у датим околностима;

4) у складу са успостављеним процедурама информише надлежне војне јединице и упознаје их са релевантним планом лета и осталим подацима који се тичу ваздухоплова који је изгубио оријентацију;

5) захтева од јединица наведених у тач. 3) и 4) овог става и осталих ваздухоплова у лету да на сваки начин помогну да се успостави комуникација са ваздухопловом који је изгубио оријентацију и утврди његова позиција.

Захтеви из става 2. тач. 4) и 5) овог члана важе и за *ATS* јединице које су обавештене у складу са ставом 2. тачка 3) овог члана.

Ако је утврђена позиција ваздухоплова који је изгубио оријентацију, надлежна *ATS* јединица предузима следеће мере:

1) обавештава посаду ваздухоплова о позицији и издаје потребна упутства;

2) по потреби, информише остале *ATS* јединице и надлежне војне јединице о ваздухоплову који је изгубио оријентацију и упутствима која су дата том ваздухоплову.

Мере из става 4. тачка 1) овог члана *ATS* јединица предузима одмах по сазнању да постоји могућност пресретања или друга опасност по безбедност ваздухоплова.

Неидентификовани ваздухоплов

Члан 37.

Ако уочи неидентификовани ваздухоплов у својој области, надлежна *ATS* јединица одмах покушава да утврди идентитет ваздухоплова ако је то потребно ради пружања услуга у ваздушном саобраћају или на захтев одговарајуће војне власти, према утврђеним процедурама.

У циљу утврђивања идентитета ваздухоплова, надлежна *ATS* јединица предузима следеће мере:

1) покушава да успостави двосмерну комуникацију са посадом ваздухоплова;

2) информише се од осталих *ATS* јединица унутар области информисања ваздухоплова у лету и захтева њихову помоћ при успостављању двосмерне комуникације са посадом тог ваздухоплова;

3) информише се од осталих *ATS* јединица из суседних области информисања ваздухоплова у лету и захтева њихову помоћ при успостављању двосмерне комуникације са посадом тог ваздухоплова;

4) покушава да прибави информације од посада других ваздухоплова који се налазе у тој области;

5) информише, по потреби, надлежну војну јединицу чим утврди идентитет ваздухоплова.

Незаконито ометање

Члан 38.

У случају постојања неидентификованог ваздухоплова или ваздухоплова који је изгубио оријентацију, надлежна *ATS* јединица разматра могућност постојања незаконитог ометања ваздухоплова.

Ако надлежна *ATS* јединица посумња да се на ваздухоплову који је изгубио оријентацију или неидентификованом ваздухоплову одвија радња незаконитог ометања, о томе одмах обавештава тело надлежно за управљање кризном ситуацијом, у складу са дефинисаним процедурама.

V. ОСТАЛЕ ОДРЕДБЕ
Чување снимака и документације
Члан 39.

Пружалац услуга контроле летења и услуга узбуњивања је дужан да електронски снима или на други начин забележи све податке о пруженим услугама.

Све аудио и видео записе, друге записе у електронској форми, штампане и писане записе који се односе на податке о пруженим услугама, пружалац услуга контроле летења и услуга узбуњивања је дужан да чува најмање 30 дана од дана када је услуга пружена.

Пружалац услуга контроле летења и услуга узбуњивања је дужан да обезбеди тајност података о пруженим услугама, као и да записе из става 2. овог члана чува од оштећења и злоупотребе.

VI. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ
Престанак важења других прописа
Члан 40.

Даном ступања на снагу овог правилника престају да важе Привремено упутство за рад службе контроле летења VI бр. 1482/1 од 11. маја 1978. године и Правилник о увођењу смањених норми вертикалног раздвајања ваздухоплова у ваздушном простору Савезне Републике Југославије („Службени лист СРЈ” број 68/01).

Ступање Правилника на снагу
Члан 41.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број 7/1-01-0003/2016-0001

У Београду, 2. фебруара 2016. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Табела нивоа крстарења

1.1. Нивои крстарења су следећи:

Линија пута*

Од 000° до 179°

од 180° до 359°

IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри
010	1000	300	-	-	-	020	2000	600	-	-	-
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
и сл.	и сл.	и сл.				и сл.	и сл.	и сл.			

* Магнетна линија пута или у поларним подручјима изнад 70° географске ширине и у подручјима чије границе пропише надлежна ваздухопловна власт, тзв. „*grid*” путања која је одређена мрежом линија паралелних нултом меридијану које чине мрежу, примењена на поларну стереографску пројекцију где се као правац севера користи мрежни север.

Основни изрази на српском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења

Израз	Значење на енглеском језику	Значење
потврдите	<i>acknowledge</i>	Ставите ми до знања да сте примили и схватили ову поруку
да	<i>affirm</i>	Да
одобрено	<i>approved</i>	Имате одобрење за предложену акцију
прекид	<i>break</i>	Овим указујем на прекид између делова поруке (користи се када не постоји јасна разлика између текста и других делова поруке)
прекид прекид	<i>break break</i>	Овим указујем на прекид између порука које се преносе различитим ваздухопловима у веома оптерећеном окружењу
поништите	<i>cancel</i>	Поништавам претходну инструкцију или одобрење
проверите	<i>check</i>	Проверите (систем или процедуру) (не користи се ни у једном другом контексту; уобичајено се не очекује одговор)
дозвољено	<i>cleared</i>	Дозвољено вам је да наставите под следећим условима
потврдите	<i>confirm</i>	Захтевам потврду (одобрења, инструкције, акције, информације)
контактирајте	<i>contact</i>	Успоставите контакт са...
тачно	<i>correct</i>	Тачно или исправно
исправка	<i>correction</i>	Направљена је грешка у овом преносу (или поруци). Исправна верзија гласи...
занемарите	<i>disregard</i>	Занемарите претходну инструкцију
како ме чујете?	<i>how do you read?</i>	Колико је моје емитовање разумљиво?
понављам	<i>I say again</i>	Понављам да би било јасније или наглашавам
задржите	<i>maintain</i>	Наставите у складу са наведеним инструкцијама или у буквалном смислу нпр. задржи (настави) VFR
слушајте	<i>monitor</i>	Слушајте фреквенцију
не	<i>negative</i>	Не, није дозвољено, нетачно или немогуће
готово	<i>over</i>	Мој пренос је готов и од тебе очекујем одговор Напомена: уобичајено се не користи у VHF комуникацији.
крај	<i>out</i>	Крај поруке, не очекујем одговор Напомена: уобичајено се не користи у VHF

		комуникацији.
поновите пријем	<i>read back</i>	Поновите све или део ове поруке тачно као што сте примили
измена дозвољеног	<i>releared</i>	Направљена је измена у односу на претходно издато одобрење, ново одобрење превазилази претходно одобрење или један његов део
јавите	<i>report</i>	Доставите ми информацију о ...
захтевам	<i>request</i>	Волео бих да знам/добијем
разумем	<i>roger</i>	Примио сам целу претходну информацију Напомена: Ни у ком случају се не користи у одговору на питање којим се захтева понављање пријема или као директан одговор којим се врши потврда или негирање.
поновите	<i>say again</i>	Поновите све или следећи део ваше последње поруке
говорите спорије	<i>speak slower</i>	Смањите брзину говора Напомена: При нормалној брзини говора број речи у минути не прелази 100. Када се порука преноси до ваздухоплова и њен садржај се снима, брзина говора се смањује како би се омогућило њено записивање. Мања пауза која претходи или следи након бројева чини их лакшим за разумевање.
чекајте	<i>standby</i>	Чекај, јавићу ти се Напомена: Позивалац ће уобичајено успоставити нови контакт уколико је кашњење дуже. Фраза „чекај” не представља одобрење нити одбијање.
не могу	<i>unable</i>	Не могу да испуним захтев, инструкцију или одобрење Напомена: након фразе „не могу” уобичајено се наводи разлог.
поступићу	<i>wilco</i>	Разумем твоју поруку и поступићу по њој (скраћеница од „ <i>will comply</i> ”)
предаја два пута	<i>words twice</i>	Као захтев: Комуникација је отежана. Молим вас поновите сваку реч или групу речи два пута. Као информација: Пошто је комуникација отежана, сваку реч или групу речи у овој поруци поновите два пута.